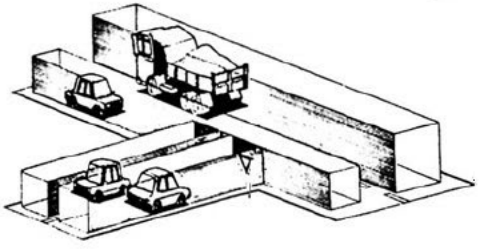
KÖZLEKEDÉS

„FÖLDI FOLYOSÓBAN"



X. rész

12. A partner mellett elhaladunk

Az *elhaladás* a partnerkapcsolatnak az a fajtája, amikor járművünkkel az általunk igénybe vett és ezzel párhuzamos folyosóban egy vagy több, velünk azonos irányban haladó jármű mellett megyünk el.

— *Az egymás mellett haladó járművek között van elsőbbségi viszony?*

Mivel a járművek — legalábbis gondolatban — egymástól fallal vagy csapóajtókkal elválasztott külön folyosókon közlekednek, közöttük semmiféle elsőbbségi viszony sincs.

— *Ez azt jelenti, hogy a szomszédos folyosókban, azonos irányban haladó járművek vezetőinek nem is kell egymással törődniük?*

Természetesen erről szó sincs. Már csak azért sem, mert a folyosók határai igen gyakran ki sincsenek jelölve, vagy azok különféle okok miatt (lekopott, hófödte útburkolati jel) nem láthatók. Ilyenkor a folyosók közötti biztonsági távolságot a járművek vezetőinek kell — a sebességet is figyelembe véve — meghatározniuk. A legfontosabb játékszabályok a következők:

1. A szomszédos folyosóban hátrébb haladó köteles megfigyelni, hogy az előbbre haladó nem készül-e folyosóváltoztatásra, előzésre, kikerülésre. Amennyiben erre lehet következtetni, és a távolság, valamint a két jármű sebessége (sebességkülönbsége) miatt ez veszélyes helyzetet teremthet: mellette soha ne akarjunk elhaladni. Célszerű ilyenkor az egészen enyhe lassítás.

2. Ha az előbbre haladó a velünk párhuzamos folyosóban lassít vagy megáll: a mellette (és mögötte) haladó köteles meggyőződni arról, hogy veszélyhelyzet nélkül elhaladhat-e mellette.

— *Az előbb kötelességem volt, hogy a mellettem haladó mozgását állandóan figyelemmel kísérjem, és segítsem elő annak szándékolt folyosó változtatását. Nem fordítva rendelkezik erről KRESZ? Nem neki kötelessége az én akadálymentes haladásomat biztosítani?*

Már szó volt róla, de megismételjük: a KRESZ a veszélymentes közlekedés biztosítása, és nem a foglalt jogok és kötelezettségek minden közlekedő kikényszerítése. Egyébként — és erről is volt már a KRESZ már a bizalmi elvvel összefüggésben is mindenkit az előzékenységre. De ha ez Önt esetleg érdekelné, akkor is ott van a saját jól felfogott Elsődlegesen az Ön érdeke, hogy ne történjék közös, súlyosabb baleset. Mert még ha hosszas huza után (vagy netán a helyszínen nyomban) ki is derül, *jogi szempontból* (!) vétlen, akkor is számos bosszú

okoz még a kis koccanás is. Rohangálhat a biztosítóhoz, alkatrész után... és a sor még folytatható volna, Jó ez Önnek? Nem jobb inkább kis figyelmességgel megmenekülni szükségtelen bosszúságoktól? Dehogynem! Ezért figyelje mindig, ha csak teheti, egyrészt az Ön körül mozgó járművek irányjelzését! De a kocsi mozgását is! Abból is sok mindenre lehet következtetni. És ha gyanú merül fel arra, hogy a másik az Ön folyosójába akar haladni, ne dudáljon, s ne is villogtasson! Ezzel általában csak megzavarja, s így nem fogja tudni a partner várható viselkedését kiszámítani!

Most pedig nézzük meg részletesebben, hogy melyek azok a további legfontosabb tudnivalók, amelyek az 1. és 2. pontban vázolt elvekhez tartoznak!

Először is abból a már említett alapelvből kell kiindulnunk, hogy a járművek *általában* a jobb szélső folyosóban kötelesek folyamatosan haladni. (Most a tömegközlekedési járművekre vonatkozó speciális szabályokkal nem foglalkozunk.) Az említett általános elv alól két lényeges *kivétel* van.

1. Lakott területen belül (de csak itt!) a személygépkocsik (de csak ezek a járművek!) folyamatos haladásra is bármelyik, menetirányukkal azonos haladásra szolgáló folyosót használhatják. De ezek is csak akkor, ha a folyosók útburkolati jelekkel meg vannak jelölve. Ha útburkolati jel nincs, vagy nem látszik, a jobbra tartás számukra is kötelező.

2. Nem kötelező a jobbra tartás akkor sem, ha a nagy forgalom miatt a külső folyosó már annyira megtelt, hogy ott a járművek a követési távolság határán közlekednek.

— *Az első ponttal kapcsolatban megint vagy egy gyakorlati ellenvetésem. Megfigyeltem, hogy ezt a szabályt a teherautók, kamionok vezetői rendre megszegik.*

Mai viszonyaink között — noha a szabálysértés ténye kétségtelen — ez a magatartásuk sajnos nagyon érthető. Ők is időre autóznak, s lehetőségeikhez képest árujukat szeretnék a leggyorsabban célba juttatni. Keserves tapasztalatuk azonban az, hogy ha egyszer kimennek a külső forgalmi sávba, onnan nagyon nehezen tudnak bejönni a belsőbe. Hogy miért? Mert a belsőben haladók a jogaikat gyakorolják. Hiába van kint az esetleg 20 tonnát szállító kamionnak az irányjelzője, a mellette lévő folyosóban haladó személyautósok közül senki nem engedi be őket. Ha nem hiszi, próbáljon meg egyszer Ön is sűrű forgalomban a külső folyosóban autóznil Az első (esetleg szabálytalanul) várakozó kocsi mögött akár félegy percig is elálldogálhat, amíg valaki megszánja és lassít. Képzelje el, hogy valaki nap mint nap ezt a „játékot" kell hogy csinálja! Előbb-utóbb ezt megunja, és a biztosabb előrejutást nyújtó belső folyosóban fog közlekedni. Ezen a helyzeten csak a személyautósok változtathatnak. Majd ha az első „kikérezkedésre", azaz a nagy jármű irányjelzőjének felvillanására nyomban lassítani fog az autósok többsége, akkor bízhat a teherautós abban, hogy szabályosan is akadálymentesen haladhat!

— *Milyen szabályok érvényesek arra az esetre, amikor a menetiránynak megfelelően kettőnél több folyosós úttesten haladunk?*

A legbelső folyosót (de csak lakott területen belül!) csak a személygépkocsik használhatják. Lakott területen kívül a személyautósok is kötelesek a legkülső sávban haladni. A többi jármű a legbelső folyosóra csak balra kanyarodás, illetve — értelemszerűen — megfordulás céljából hajthat rá. Ez utóbbi járművek vezetői számára a csapóajtó természetesen csak a tervezett irányváltoztatási művelet helye előtt nyílik ki. Mögöttes forgalom esetén ugyanez vonatkozik azokra a személygépkocsikra is, amelyeknek vezetői nem tudják vagy nem akarják az útvonalra engedélyezett maximális sebességet tartani. Ők is kötelesek járművükkel jobbra húzódni.

— *Mi a helyzet az autóbusz öbölből, az autóbusz forgalmi sávval, a kapaszkodó, a gyorsító és lassító sávval?*

A tennivaló egyszerű. Ezeket a folyosókat a párhuzamos közlekedés szempontjából figyelmen kívül kell hagyni. Azaz a sávszámolást úgy kell elvégezni, mintha ezek a folyosók nem léteznének. Ugyanígy figyelmen kívül kell hagyni az újabban már néhol megjelenő kerékpársávokat is. A jobb szélső (külső) sáv vagy folyosó tehát az, amelyik e sávok mellett balról az első.

— *Ez azt jelenti, hogy ahol kapaszkodó sáv van, arra nem kell minden járműnek ráhajtani?*

Így van! Még lakott területen kívül sem feltétlenül. A viszonylag gyakori eset az, hogy ilyen helyeken táblákkal jelzik, hogy melyik sávon milyen sebességgel kell legalább haladni. Minden olyan jármű, amelyik ezt a sebességértéket nem éri el, arra a sávra kell hajtson, amelyiken belül saját sebessége legalább eléri a feltüntetett értéket. Végső esetben természetesen a legkülső sávot kell választani!

— *És ha ilyen jelzőtábla nincs elhelyezve?*

Ebben az esetben a kapaszkodó sávon kell haladni minden olyan járműnek, amelyik lakott területen kívül 70, lakott területen belül 50 km/óra sebességnél lassabban közlekedik.

— *Hogyan kell közlekedni olyan úton, amelyen villamospálya is van?*

A villamospálya általában nem tekinthető önálló folyosónak. Ez alól a megállapítás alól csak egyetlen kivétel van: ha útburkolati jelekkel a járműhasználatot rajta kifejezetten engedélyezik. Ilyen eset pl., amikor az útkereszteződés előtti ún. járműosztályozó valamelyik folyosóját a sínekre jelölik ki. Hasonló a helyzet akkor is, amikor a korábban a villamospálya mellett vezető folyosót — Ugyancsak útburkolati jelekkel — a villamosvágányok által kijelölt folyosóra vezetik.

13. A partner előtt haladunk

Az *előtte haladás* a partnerkapcsolatnak az a fajtája, amikor az általunk vezetett jármű mögött azonos vagy nagyobb sebességű jármű közlekedik.

— *Melyek ilyenkor a legfontosabb tudnivalók?*

Lényeges, hogy a mögöttünk közlekedő partner részére a megengedett sebességhatáron belül lehetőség szerint biztosítsuk a zavartalan előrejutást! Magatartásunkkal ugyanakkor tegyük lehetővé, hogy társunk az adott helyzetben szükségessé váló tevékenységre idejében felkészülhessen!

— *Mondana néhány példát?*

A legfontosabb, hogy járművünk sebességét ilyenkor különösen fokozott figyelemmel és a szabályok gondos megtartásával szabályozzuk. Lehetőség szerint soha ne fékezzünk hirtelen, irányváltoztatási szándékunkat – ideértve a megálláshoz szükséges lehúzódást is – idejében jelezzük!

— *De hiszen a követési távolságot a másiknak úgy kell megválasztania, hogy az előtte hirtelen lefékező jármű mögött is meg tudjon állni!*

Ehhez annyit, hogy Önt nemigen fogja vigasztalni az a tudat, hogy a másik volt a követési távolságot be nem tartó, amikor majd összetört kocsija kijavításához alkatrész után kell – esetleg hetekig – szaladgálnia. De egyébként is! Hirtelen fékezni csak egészen kivételes esetben: a balesetveszély elhárítása érdekében szabad. Ha a mögöttünk közlekedő nekünk ütközik járművével, még a jogi eljárás során sem lesz közömbös, hogy a veszélyhelyzetet valójában ki idézte elő, és az valójában mennyire volt veszélyes? Ha a hirtelen fékező is ludas a késői észlelésben (magyarul: a hirtelen fékezés vagy megállás valójában indokolatlan volt): a hirtelen fékező és a követési távolságot be nem tartó között a felelősség megosztására kerülhet sor.

— *Tudna példákat mondani az indokolatlannak tekintendő hirtelen fékezésekre?*

Tilos hirtelen fékezni azért, mert a járművezető csak késve veszi észre, hogy az út mentén várakozó autósorban parkolóhelyet talált. Akkor is tilos ezt megtenni, ha a járművezető csak késve veszi észre, hogy a szándékolttól eltérő, számára esetleg rossz irányban halad.

Nem árt azt is tudni, hogy minél nagyobb a sebesség, annál veszélyesebb a hirtelen fékezés. Ez ugyanis a hátul haladót általában meglepi. Mivel nem számít rá, megijedhet (szabad neki!), aminek következtében reakcióideje többnyire megnyúlik – esetleg a szokásosnak a többszörösére. Ezért az ilyen váratlan helyzetet előidéző a mögötte gyanútlanul közlekedőt sakk-matt helyzet elé állíthatja.

Legközelebb: a partnerrel szembe haladunk.

(Irk–Klobusitzky